

Marinos ilustres menorquines de los siglos XVIII y XIX.

Apuntes biográficos.

(CONCLUSIÓN)

Don Pedro José Rodríguez y Riola, Jefe de la Armada Norteamericana.—Hijo de D. Pedro Rodríguez y Prats y de D.^a Agueda Riola y Rosas, nació en Mahón el día 30 de Mayo de 1802.

Cursó con mucho aprovechamiento bajo la dirección de su padre, Profesor aprobado por S. M., lenguas extranjeras y los estudios que exigían a los Pilotos Mercantes y muy joven, a los 16 años, comenzó a navegar realizando en buques mahoneses varios viajes por el Oceano, Mediterráneo y especialmente travesías de España al Mar Negro, ⁽¹⁾ terminadas las cuales fué examinado en 1.º de Febrero de 1825 obteniendo el grado de Sobresaliente. En 1826 fué enrolado en calidad de

(1) Los viajes a Warná, Odesa, Sebastopol, etc, etc. por buques y tripulaciones menorquines eran muy frecuentes en aquellos tiempos, pues como dice el historiador Riudavets «se había desarrollado aquel comercio en grande escala para transportar granos a la Península, en donde se descuidaba mucho su cultivo, y que a la sombra del protector gobierno español, que ya miró a Menorca con predilección, se crearon grandes capitales que acumulados sobre los adquiridos anteriormente inducían a los menorquines a dedicarse a la industria del mar...», aumentando también la flota, ya que «en el espacio de 23 años, o sea desde 1797 al 1820 botáronse al agua más de 60 buques de todas dimensiones, entre ellas 9 fragatas, 12 bergantines y los restantes goletas, balandras, jabeques etc.»

En 1820 había en Menorca 92 Pilotos y Capitanes, 162 Patronos, 1218 hombres de mar, 56 Alumnos de Náutica y 285 carpinteros de ribera y calafates; su flota componíase de 10 fragatas, 58 bergantines, 18 polacras, 3 pinques, 15 jabeques, 5 goletas, 8 bombardas, una balandra y 25 buques de vela latina; en una palabra, había llegado la marina mercante al máximo de su esplendor, más desgraciadamente este brillante florecimiento no duró mucho, puede decirse que en aquel mismo año, con la prohibición del gobierno de importar a la isla granos extranjeros, se inició la era de su decadencia y con ella la de Menorca entera, y entonces aquella nutrida flota, esbelta y majestuosa, tuvo que disolverse, pasar a otras matrículas, enagenarse y sus valientes tripulaciones hubieron de buscar en otros mares y en otros buques el pan de su sustento.

Maestro de Matemáticas y Lenguas de los Guardias Marinas a bordo del navío *Norteamericano*, de la marina de guerra yanqui, ⁽¹⁾ que mandaba el Comodoro Sir Jhon Rotgers, por cuyo motivo abandonó para siempre su ciudad natal. Hizo en dicho buque un crucero de instrucción por Levante, visitó muchos puertos de Europa y de retorno a los Estados Unidos arribó a Norfolk (Virginia), en cuyo departamento le expidió aquel gobierno el título de Primer Profesor examinador de los Guardias Marinas, clasificándole en los escalafones de la Armada, donde en corto tiempo alcanzó brillante graduación.

Durante muchos años desempeñó con solicitud continua y laboriosa aquel importante destino, prestando además eminentes servicios que contribuyeron al florecimiento de la marina americana. En 1829 imprimió en Nueva York su obra *Elements of spherical trigonometry; designed as an introduction to the study of nautical astronomy*, y al año siguiente unas *Tablas para calcular la latitud por medio de la estrella polar*. ⁽²⁾

Escribió también un voluminoso *Tratado de astronomía náutica* que con otros opúsculos y trabajos inéditos se entregó después de su muerte y por voluntad del autor a una entidad científica de Filadelfia.

Como hombre afable, inteligente e instruido obtuvo y conservó el aprecio de los españoles, y la consideración de los americanos, quienes conservaron de Rodríguez Riola grata memoria hasta mucho después de su fallecimiento acaecido en la plenitud de su vida el 14 de Octubre de 1838, cuando solo contaba 36 años de edad. Fué sepultado en Perstmoutr (Virginia). ⁽³⁾

(1) Fueron muchos los menorquines, sobre todo contramaestres y gavieros, que sirvieron en dicha armada; «y el célebre Ferragut, Almirante americano, parece ser descendiente de familia menorquina». Archiduque Luis Salvador, *Die Balearen in Wort und Bild gestchildert*, Leipzig 1890, pág. 118.

(2) Bover, ob. cit. t. II, pág. 285 y 286.

(3) *Army and navy cronick*. Washington, del 25 de Octubre de 1838; ref. de Bover.

Don Pedro Riudavets y Tudury, Capitán de Navío de la Armada.—Nació en Mahón el día 2 de Octubre de 1804, siendo hijo de D. José Riudavets y de D.^a Catalina Tudury.

Dedicado a la noble profesión de las armas en la carrera de la mar ingresó en la Armada en 1820, distinguiéndose ya en los viajes de instrucción que practicó con la brigada de Guardias Marinas.

Navegó por el Mediterráneo y Atlántico embarcado en distintos buques de los apostaderos de Cartagena y Cádiz, y promovido a oficial pasó a nuestras colonias americanas, revelándose como marino inteligente y arrojado, y más en aquella época en que suprimidas las matrículas, formaban las tripulaciones de los buques dotaciones inexpertas.

Pronto comenzó su colaboración en revistas profesionales y especialmente en la *Crónica naval y de la marina*, publicando en 1858, juntamente con su compañero D. Miguel Lobo, una traducción adicionada de un *Manual de la navegación del Rio de la Plata*, escrito en francés por Mr. A. Boucarut, y dos años más tarde, siendo ya Teniente de Navío, *Elementos de construcción de velas por Robert Kipping*, vertidos al castellano con adiciones importantes que convierten la obra en un tratado completo de velamen, muy práctico además por tener al final un catálogo de voces de marina con sus equivalencias en inglés, francés e italiano.

Resultado de sus largas campañas marítimas y de las comisiones que brillantemente desempeñó en el litoral español por orden de la Dirección de Hidrografía, que no son de detallar aquí, ya que se desprenden del solo título de los trabajos que realizó. Son sus obras: *Derrotero general del Mediterráneo*, redactado en la Dirección de Hidrografía con presencia de los documentos de más crédito nacionales y extranjeros. *Tomo I: comprende el Estrecho de Gibraltar, la costa de España e islas Baleares y la septentrional de Africa desde la Almina de Ceuta hasta la Cala.* *Tomo II: comprende la*

costa de Francia, la de Italia hasta el cabo de Sta. María de Leuca, las islas de Córcega, Cerdeña, Sicilia y sus adyacentes, y la costa de Africa comprendida entre los cabos Rojo y Kanais. Madrid 1860 2 vol.; Derrotero de la costa septentrional de España: Parte 1.^a que comprende desde el puerto de la Coruña hasta el de Gijón. Parte 2.^a, que comprende desde Gijón hasta Fuenterrabia. Madrid 1860-61, con 31 láminas, y Derrotero de las costas de España y de Portugal desde el cabo Trafalgar hasta el puerto de la Coruña. Madrid 1867, con 12 láminas. (1)

Ascendido a Capitán de Fragata y gozando de merecido prestigio en su carrera, se le encomendaron importantes mandos que desempeñó cumplidamente sin descuidar por eso sus publicaciones. En 1868 y también en unión de D. Miguel Lobo dió a la imprenta una segunda edición, ampliada e ilustrada con una carta y vistas de la costa de su *Manual de la navegación del Rio de la Plata y de sus principales afluentes, con instrucciones para la recalada y derrotas de ida y vuelta a Europa, segun los documentos más fidedignos nacionales y extranjeros.* (2) A su pluma débense también otros trabajos como la traducción de las *Tablas para la reducción de alturas extrameridianas por Mr. Thomas Towson, Tablas de reducción de medidas lineales extranjeras a españolas y vice-versa, etc., etc.*

Después de 52 años de activa vida de mar y de oficina, en 1872 retiróse a su ciudad natal, donde se dedicó con éxito a la historia, imprimiendo, primero, sus *Fracmentos de la Historia de Menorca. Mahón 1882*, obra que contiene varias monografías, y después la *Historia de la isla de Menorca. Mahón 1886 a 88*, en tres volúmenes y tres partes redactados con claridad y con belleza y vigor de estilo. (3) Es la más completa de cuantas se han escrito, y valió a su autor ser

(1) Bouer, ob. cit. t. II, pág. 268 y 269.

(2) Roura, ob. cit. t. I, pág. 137, t. II, pág. 105 y 154.

(3) Cons. Hernández Sanz *Apuntes de historiografía Menorquina*: en la REVISTA DE MENORCA 1908. t. III, pág. 387 y sig.

nombrado, en 30 de Junio de 1888, Correspondiente de la Real Academia de la Historia.

Con ser tan varios los escritos de D. Pedro Riudavets no fueron estos los últimos que produjo: complétase la serie anotando los diferentes artículos históricos que publicó en la REVISTA DE MENORCA desde su fundación (1888) hasta que ocurrió su fallecimiento, *Lo que va de ayer a hoy. Estudio sobre la importancia que alcanzó la Marina Mercante de Mahón al principio del presente siglo y causa de su decadencia.* Mahón 1899, y *Mar Mediterráneo. Bosquejo histórico de este mar.* Mahón 1899, monografías ambas, que como de casi la totalidad de sus obras regaló un ejemplar a la Biblioteca Pública de Mahón. ⁽¹⁾

Vida tan laboriosa y de tan altos y benéficos resultados para la marina y para la cultura nacional, tuvo su fin el 27 de Marzo de 1891 en que con la graduación de Capitán de Navío honorario de la Armada, querido y admirado de todos, bajó al sepulcro tan distinguido y preclaro mahonés.

Su retrato figura en la galería de hombres ilustres del Ayuntamiento de Mahón.

Don Esteban Amengual y Begobitx, Piloto del comercio.

—Nació en Mahón el 29 de Agosto de 1829, siendo sus padres D. Pedro Amengual y D.^a Benita Regobitx y Pauli.

Inclinado desde su niñez a la marina abrazó la carrera náutica, que terminó en 1843, en que a la temprana edad de 13 años comenzó sus navegaciones.

En 1848 se examinó en Cartagena de Tercer Piloto; en 1852 en Cádiz, de Segundo, y en 1866 en la Habana, de Primero, título este último que siendo honorífico en la marina mercante optó a él sólo por gusto. Después obtuvo la graduación de Alférez de Fragata de la Armada, dejando de solicitar la inmediata a la que tenía derecho.

Durante los 29 años de su vida marítima estuvo dos al

(1) Roura, ob. cit. t. II, pág. 483.

frente de las construcciones de las fragatas *Nueva Aurelia* y *Pedro Plandolit* y en los 27 años de mar verificó los siguientes viajes: diez y ocho por Europa, desempeñando diferentes cargos, estando en ellos comprendidos dos a Alejandría como Sobrecargo, y unos siete meses embarcado de segundo en el vapor *Tharsis* con el que realizó viajes al mar Negro, y treinta y cuatro viajes a las Américas de los cuales hizo veinte y cuatro como Capitán. Practicó también un viaje a Filipinas, como Capitán, antes de la apertura del canal de Suez.

En 1866 le obsequiaron con un cronómetro algunas compañías de seguros marítimos, en prueba de gratitud por el salvamento del buque de su mando, después del violento choque que sufrió del vapor americano *Huntoville*, y en 1869 fué agraciado por el rey de Prusia con un telescopio, como premio por su acto humanitario salvando la tripulación alemana del buque náufrago *Joannes*.

Pero lo que más distingue a este marino, es el haber consagrado a la literatura las largas horas que en la navegación dejábanle libre sus deberes.

Inauguró su afición a escribir para el público en 1848, siendo todavía un niño pues solo contaba 18 años. Viendo que nadie contestaba a unas sátiras contra su país natal, intercaladas en una relación publicada en el *Diario de Cataluña*, acerca del *Viaje a Mahón* que hiciera el vapor *Barcino*, se atrevió el joven Amengual a impugnarlas en un remitido que mereció añadiese su buena acogida la misma redacción de aquel periódico. ⁽¹⁾

Fruto de sus travesías al S. de Rusia, embarcado en el vapor *Tharsis*, fletado como transporte por el Gobierno francés, y en circunstancias verdaderamente extraordinarias, fué su obra *Recuerdos de mis viajes a la Crimea durante el memorable sitio de Sebastopol*, que imprimió en Barcelona en 1859. ⁽²⁾

(1) Fabregues, ob. cit. pág. 13, 14 y 15.

(2) Bover, ob. cit. t. I, pág. 26.

Fué también autor de las novelas *Querellas de amantes*, *Pobre amor* y *El más afortunado de los hombres*, que dió a la estampa en Mahón en 1864, ⁽¹⁾ y de las célebres *Reglas puestas en verso para evitar abordajes*, que insertó en el *Anuario de la Dirección de Hidrografía* correspondiente a 1873, composición traducida al inglés, adoptada como precepto a bordo de algunos buques, y reproducida en muchas publicaciones españolas y extranjeras. ⁽²⁾

Con el pseudónimo de *El Marino* colaboró en diversos periódicos, distinguiéndose siempre sus crónicas por su carácter verídico, descriptivo y utilitario. ⁽³⁾

En 1872 abandonó la navegación y trasladó su residencia a Barcelona donde se dedicó al comercio, más no obstante, como gerente de la razón social Amengual y C.^a hizo un viaje comercial a Cuba (1873) y dos a los Estados Unidos (1874 y 1876).

Desde las columnas de la *Revista Marítima*, que veía la luz en dicha ciudad, abogó asiduamente en defensa de la marina y del comercio en diferentes artículos y opúsculos, y también en varias notables conferencias que imprimió, regalando un ejemplar a la Biblioteca Pública de su ciudad natal. ⁽⁴⁾ Son éstas: *Discursos acerca de la Industria naviera pronunciados ante la Junta de Industria, Agricultura y Comercio de Barcelona*. Barcelona 1879, e *Información naviera. Discurso pronunciado en la sesión del día 5 de Abril de 1880*. Barcelona 1880.

Desempeñó el cargo honorífico de Jefe del servicio del bote salvavidas del puerto de Barcelona, como también el de Director de Beneficencia del Asilo Naval Español y la Gerencia de la C.^{ia} de Vapores *La Marítima*, cargo que ocupaba al ocurrir su fallecimiento en 1901, cuando gozaba merecida reputación de entendido marino y culto escritor.

(1) Bover, ob. cit. t. II, pág. 564.

(2) Véase Arnau, *Rudimentos de cultura marítima*, en los *Manuales Soler*, t. XCI, pág. 30.

(3) Véase Fábregues, ob. cit. pág. 16.

(4) Roura, ob. cit. t. I, pág. 29.

Don José María Riudavets y Monjo, Teniente de Navío honorario de la Armada.—Hijo del marino e historiador don Pedro, nació en Mahón el 21 de Marzo de 1840.

Desde muy niño reveló extraordinarias aptitudes para el dibujo, que cultivó con entusiasmo, y contaba solo 15 años de edad cuando en reñidísimas oposiciones obtuvo un puesto de delineador en la Dirección de Hidrografía.

Inspirado y concienzudo artista—dice el distinguido pintor e historiador D. Francisco Hernández Sanz—, ⁽¹⁾ sus primorosos dibujos y afildadas acuarelas le granjearon la admiración de los inteligentes y una excelente reputación en el mundo artístico. Durante muchos años llenó las páginas de las mejores revistas ilustradas españolas, con sus sentidos y encantadores dibujos, siendo muchas también las obras y trabajos que ilustró por encargo de los principales editores de Madrid y Barcelona.

Su renombrado tratado de *Dibujo Topográfico*, que imprimió en 1874, y que fué declarado de texto en casi todas las Academias científicas tanto civiles como militares de España, y en algunas del extranjero, constituye un glorioso timbre de honor en su carrera.

De su fecunda y provechosa labor en el Ministerio de Marina quedan infinitas pruebas, ya que son innumerables los planos, vistas y cartas levantadas por él y por si mismo grabadas. Una de sus más notables obras es el plano del puerto de Mahón, que grabó en piedra y fué publicado por la Dirección de Hidrografía en 1878, conservándose un ejemplar del mismo en el Museo Municipal de esa ciudad.

Riudavets, era también delicado poeta, cultivó la poesía y escribió con la misma fecundidad inagotable con que dió pruebas en sus dibujos. Admirador de Zorrilla y Becker, escribió mucho, tomando por modelo estos dos líricos que tanto de común tenían con su modo especial de sentir.

(1) Compendio de Geografía e historia de Menorca, Mahón 1908, pág. 437.

A su muerte, acaecida en Madrid el 13 de Febrero de 1902, era Primer Delineador y Constructor de cartas de la Dirección de Hidrografía, y estaba en posesión del título de Teniente de Navío honorario de 1.^a clase, con que Don Amadeo premió sus relevantes servicios prestados al encargarse de la confección de derroteros de la costa Noroeste de la Península.

Don Emilio Hédiger y Olivar, Capitán de Navío de la Armada de 1.^a clase. (1) Hijo de aristocrática familia menorquina nació en Mahón el día 4 de Agosto de 1847.

Ingresó en el Colegio Naval en 1.^o de Julio de 1859 y por su aplicación e inteligencia obtuvo uno de los primeros números de su promoción. Siendo Guardia Marina, navegó por los mares de Europa y América, en las fragatas *Concepción* y *Numancia*, asistiendo en la primera a la campaña de Santo Domingo y a bordo de la segunda a la del Pacífico, de la que regresó doblando el cabo de Hornos embarcado en la fragata *Villa de Madrid*. En dichas campañas encontrose en la toma de Monte Cristo, bombardeo del Callao, acción de Abtao, etc. marinó presas y verificó diversos servicios revelándose ya como marino entendido y valiente.

Promovido a Alférez navegó constantemente en la escuadra de instrucción, hasta que pasó a nuestras posesiones de Ultramar, en donde desempeñó distintos destinos y mandos en los buques que allí sostenía la marina.

Vuelto a España y ascendido a Teniente de Navío fué uno de los oficiales más entusiastas y que puso a contribución todos sus esfuerzos para crear en nuestra armada el importante servicio de torpedos cuyo material empezaba entonces a desarrollarse con éxito. A su influencia personal se debió la creación de las defensas submarinas del puerto de Mahón y el que fueran asignados a él con carácter permanente los torpederos *Castor* y *Pollux*, y que más adelante formara el Almi-

(1) Véase Riera y Alemany *Don Emilio Hédiger* en la REVISTA DE MENORCA 1910, año V. núm. XII, pág. 353 y sig.

rante Berenger, por iniciativa del ilustre marino menorquín, una división de 5 torpederos dedicados exclusivamente a la defensa de las costas de Menorca, cuyos buques obligados por las necesidades del servicio no llegaron a constituir estación.

En nuestras aguas mandó dos torpederos, el cañonero *Somorrostro* y fué Jefe de las Defensas submarinas y Comandante de Marina de la isla. Fuera de Menorca desempeñó importantes mandos de mar, y entre ellos el de los cañoneros *Pilar* y *Filipino*, el de la goleta *Africa*, el mando interino del crucero *Navarra*, y el del acorazado *Pelayo* en época en que era considerado como el primer buque de nuestra armada.

Al estallar la guerra con los Estados Unidos, mereció la alta distinción de ser elegido por el Almirante Cámara, Jefe del Estado Mayor de la escuadra de su mando, desde cuyo importante destino sostuvo su envidiable prestigio de Jefe organizador incansable y estratega entendido y perspicaz.

Ocupó durante largo tiempo la Secretaría Militar del Ministro de Marina, y con motivo de la guerra ruso-japonesa, que entonces se desarrollaba, fué muy elogiado y felicitado por los notables estudios que, sobre las tácticas navales de ambas naciones, publicó en diferentes periódicos y revistas profesionales.

En el orden científico se distinguió por sus profundos conocimientos de electricidad y torpedos en cuyo material introdujo su inventiva algunas mejoras. También dió a conocer una pila de mucha constancia y gran intensidad, cuyo modelo fué premiado en la Exposición de Barcelona (1886) y se conserva en el Museo Municipal de Mahón. Escribió numerosos artículos y opúsculos técnicos, y además de los mencionados referentes a la guerra ruso-japonesa los siguientes: *La escuadra inglesa (1885 a 86)*; *No hay escuadra sin buque de combate*, *La Marina Militar de los Estados Unidos (1886)*, *Estadística colonial*, *La escuadra volante inglesa*, *Poder naval y colonial de la Gran Bretaña en 1887*, *The channel*

squadron, Geografía política en 1887, Escuadras extranjeras en el puerto de Barcelona, La armada inglesa en 1888, etc., etc.

Fué también Ayudante personal del Duque de la Torre, a cuyas órdenes tomó parte en la batalla de Alcolea, Agregado Naval en la Embajada de París, Jefe de la Comisión de Marina en Francia, Director del Material y 2.º Jefe del Estado Mayor Central de la Armada, en cuyo cargo y ejerciendo también la representación en el Congreso de la isla de Menorca le sorprendió la muerte, acaecida en Madrid el día 7 de Noviembre de 1910, cuando gozaba la graduación de Capitán de Navío de 1.ª clase.

D. Emilio Hédiger, hombre de gran entendimiento y firme voluntad, caballero intachable, militar esforzado y distinguido marino, logró conquistarse alto concepto en la Marina y en Menorca, quienes recordarán eternamente y con cariño la memoria del que con su talento, esfuerzo y constancia supo glorificarlas y atenderlas.

Palma de Mallorca 1919.

Juan Llabrés y Bernal

Alumno de Náutica y de la Universidad de Barcelona
(F. de F. y L.)

El Concurso Hípico de 1920

DE las Secciones del Ateneo es la de Deportes y Excursiones una de las que pueden ostentar más brillante historia. Lo atestiguan la creación del juego de *football* en esta isla, la fiesta hípica de 1906 en Mercadal, que tan gratos recuerdos dejó, la instalación de un picadero en esta ciudad, las numerosas excursiones que ha organizado y los cuatro concursos hípicos aquí celebrados en estos últimos años. El del año actual ha superado en brillantez a los ante-

riores: han concurrido más jinetes y caballos de la Península y Mallorca, se ha obtenido del Ministerio de la Guerra una subvención de mil pesetas, doble de la del año anterior, y se han distribuido en premios 5.350 ptas. (en los anteriores no se había pasado de 4.000), además de las copas y objetos que mencionarán.

Se han verificado dos pruebas en cada uno de los días 20, 22 y 23 de mayo. El tiempo favorable, la numerosa concurrencia, especialmente el último día, que era festivo, y el acertado arreglo del hermoso campo, cedido galantemente, como siempre, por el Escuadrón aquí destacado, acrecentaron la brillantez que al espectáculo supieron imprimir los concursistas con sus notables recorridos.

Los resultados de éstos fueron los siguientes:

PRIMER DIA.—Prueba de Inauguración. Caballos matriculados, 24. Obstáculos 10. Altura máxima 1 metro. Handicap. Premios: 1.º, 2.º y 3.º el profesor de Equitación de la Comandancia de Artillería de Menorca D. José Herrero Moriones con los caballos *Zelandés*, *Postulador* y *Zarabando* respectivamente; 4.º, el teniente del 1.º Reg.º Artillería de Montaña D. Jaime Andrade y de Carlos, con el caballo *Escobón*; y 5.º, el alférez del Grupo de Escuadrones de Mallorca D. Alberto Ripoll Feliu, con el *Facero*. Todos hicieron el recorrido sin falta y en tiempos comprendidos entre $53''\frac{2}{5}$ y $57''\frac{4}{5}$.

Prueba Recorrido de campo. Se matricularon 23 caballos. Obstáculos 12. Altura máxima 1'10 m. Premios: 1.º, 2.º y 3.º el teniente de dragones de Santiago D. Ramón Muñiz Walbuena, con los caballos *Frecuentado*, *Callar* y *Pampa* respectivamente; 4.º, el teniente de Artillería Andrade, con el *Recantón*; y 5.º, el alférez de Caballería Ripoll, con el *Facero*. Todos sin falta y en tiempos comprendidos entre 1'16" y $1'45''\frac{4}{5}$.

SEGUNDO DIA.—Prueba Nacional. Caballos matriculados 18. Obstáculos 12. Altura máxima 1'10 m. Handicap. Premios: 1.º, el teniente Muñiz con el *Frecuentado*; 2.º, el alférez Ripoll con el *Facero*; 3.º, el capitán del 3.º Depósito Reserva

de Caballería D. Antonio Belando Peyró, con el caballo *Maravedí* (del Regto. Cazadores Victoria Eugenia); 4.º, el teniente de este último Regimiento D. Antonio Gómez de Barreda, con el *Cadero*; y 5.º, el capitán de Dragones de Montesa D. Rafael Las Morenas Alcalá, con el *Dicho*. Los tres primeros hicieron el recorrido sin falta y con una falta los dos últimos, oscilando los tiempos entre $1'7''\frac{4}{5}$ y $1'27''\frac{4}{5}$.

Prueba Mahón. Caballos matriculados 24. Obstáculos 14. Altura máxima 1'20 m. Handicap núm. 1. Premios: 1.º, el *gentleman rider* D. Vicente de la Cruz con la yegua *Milhaya*; 2.º, el profesor Herrero, con el *Zarabando*; 3.º, el alférez Ripoll, con el *Facero*; 4.º, el capitán Belando, con el *Maravedí*; 5.º, el teniente Muñiz, con el *Pampa*; 6.º, el teniente Andrade, con el *Escobón*; 7.º, el Sr. Herrero, con el *Recantón*; y 8.º el Sr. Muñiz, con el *Callar*. Hicieron el recorrido sin falta los dos primeros, con 1 falta los tres siguientes y con 2 faltas los tres últimos; los tiempos, comprendidos entre $1'39''\frac{2}{5}$ y $1'42''\frac{1}{5}$.

TERCER DIA.—Prueba de Honor. Se matricularon 24 caballos. Obstáculos 12. Altura máxima 1'10 m. Handicap. Premios: copa de S. M. el Rey, el Sr. Muñiz, con el *Frecuentado*; copa del Excmo. Sr. Capitán General de Baleares, el profesor Herrero, con el *Recantón*; premio del Sr. Gobernador civil de la Provincia, el mismo profesor, con el *Zelandés*; copa del Excmo. Sr. General Gobernador de Menorca, D. Vicente de la Cruz, con la yegua *Milhaya*; copa del Sr. Diputado D. Guillermo García Parreño, el capitán Belando, con el *Maravedí*; y copa del Escnadrón destacado en Menorca, el teniente Muñiz, con el *Pampa*. Todos los recorridos sin falta, variando los tiempos de $1'14''\frac{1}{5}$ a $1'20''\frac{4}{5}$.

Prueba Despedida. Caballos matriculados 9. Obstáculos 10. Altura máxima 1'10 m. Premios: 1.º, capitán Belando, con la yegua *Borregada*; 2.º, capitán Las Morenas, con el caballo *Favio*; 3.º, el alférez de Dragones de Montesa D. José Nanetti Chinchón, con el *Figurable*; 4.º, el mismo, con el *Dragón*;

5.º, el teniente de la Comandancia de Artillería de Mallorca D. Matías Zaragoza Viala, con el *Pellote*; 6.º, el teniente de la misma Comandancia D. Eduardo Medrano, con el *Cliente*; 7.º, el teniente Andrade, con el *Delito*; 8.º, el alférez Ripoll, con el *Satisfactorio*; y 9.º, el alférez del Escuadrón destacado en Menorca D. Juan del Rio Bendito, con el *Fenicio*. Los cuatro primeros hicieron el recorrido sin falta; con 2 faltas los dos siguientes; y los tres últimos con 3, 5 y 10 faltas respectivamente. Los tiempos, comprendidos entre $1'3''\frac{3}{5}$ y $2'4''\frac{3}{5}$.

El desfile de coches y automóviles por la carretera de San Luis, animadísimo todos los días.

Los concursistas, Jurado e individuos presentes del Comité de Honor fueron obsequiados con un banquete en el local que la Liga Marítima posee en Calafiguera, dirigiéndose después telegramas de salutación a S. M. el Rey y personalidades ausentes que habían concedido premios, todos los que contestaron agradeciendo la atención.

Los concursistas forasteros regresaron a sus destinos satisfechos de esta hospitalaria Ciudad, la que conservará eternamente un grato recuerdo de estas cultas y espléndidas fiestas.



La escuadrilla de submarinos españoles en Mahón

ENTRE seis y media y siete de la tarde del sábado, día 5 de Junio, emergían de las tranquilas aguas de nuestro hermoso puerto, frente a la Base Naval, los primeros submarinos de guerra, adquiridos por España.

Mahón en masa, congregado en los espaciosos muelles y avenidas del puerto, tributaba a la pericia y valor demostrado por los bravos tripulantes de la escuadrilla un recibimiento entusiasta y cariñoso.

Abría marcha a la escuadrilla el destroyer «Audaz» que

enarbolaba la insignia de Jefe y seguían tras ella los torpederos «N.º 1» y «N.º 14» al mando de los Sres. D. Francisco Domínguez y D. Fernando Barreto.

Uno tras otro llegaron frente a la Base Naval los cuatro submarinos por el orden siguiente: «A 1-Monturiol», «A 2-G. García», «A 3», e «Isaac Peral», mandados respectivamente por los Sres. D. Antonio Alonso, D. Ramón Ozaun, D. Tomás Azcárate y D. Francisco Guimerá.

La flotilla que, al mando del Capitán de Fragata D. Mateo García de los Reyes, salió el día 1.º del puerto de Cartagena, en viaje de instrucción de la Escuela de Submarinos, llegó a Valencia el mismo día. El 3 salió para Soller donde llegó a las nueve de la noche. Y de aquel puerto salió a las ocho de la mañana del día siguiente (4) haciendo rumbo a Menorca. A la altura de la Isla del Aire sumergiéronse los submarinos avanzando hacia nuestro puerto navegando a unos seis metros de profundidad y a razón de seis millas por hora, marcha que mantuvieron hasta que emergieron junto a la Base Naval.

Debemos consignar, con gran satisfacción, que, desde que la escuadrilla salió de Cartagena, los submarinos no entraron sumergidos en ningún puerto hasta llegar al nuestro.

Una vez amarrados los buques pasaron a saludar al Jefe de la Escuadrilla, y a los comandantes de los submarinos y torpederos, Autoridades, Presidentes de asociaciones locales y una comisión de Concejales de nuestro Ayuntamiento presidida por el Sr. Alcalde, D. Pedro Pons y Sitges.

Al agradecer el Sr. García de los Reyes al Sr. Alcalde el recibimiento afectuoso que el pueblo de Mahón había tributado a sus marinos hubo de comunicarle que cuantas personas desearan visitar los submarinos podían hacerlo durante todos los días de permanencia en este puerto de 10 a 12 de la mañana y desde las 2 al anochecer, ofrecimiento que el Sr. Alcalde agradeció, cual merecía, en nombre de la ciudad.

Durante los tres días que permanecieron en nuestras aguas los buques submarinos fueron visitados por un gentío inmenso.

A las ocho de la mañana del día 9 abandonó la escuadrilla nuestro puerto con dirección a Palma de Mallorca. Conforme lo ordenado por el Sr. Ministro de Marina la bandera ofrecida por nuestro Excmo. Ayuntamiento, en nombre del pueblo, a uno de los submarinos, será entregada al «A 2» por tener ya la suya el «Isaac Peral» y el «A 1-Monturiol».

A título de curiosa información debemos consignar que los submarinos «A 1», «A 2» y «A 3» son enteramente iguales, fueron construidos en Spezzia por la casa italiana Fiat y llegaron a España en 1917. Miden 45 metros eslora; 4,50 m. manga y 3,04 m. puntal, con un desplazamiento de 380 toneladas sumergidos y 260 en superficie.

Cada uno de estos buques costó al estado español la cantidad de 1.800.000 francos oro.

La tripulación consta del comandante, dos oficiales y 14 marineros y maquinistas.

Su radio de acción es de 1.600 millas y su velocidad de 12 horarias como máximo y de 8,30 con marcha económica.

El «Isaac Peral» cuyo nombre es como la reparación nacional a un glorioso recuerdo, fué construido en Quiney (N. América) en los talleres de «Fore River Lhipluildnig & C.^a» habiendo sido construido en 1916. Mide 61 metros eslora, con un desplazamiento de 700 toneladas sumergido y 512 en superficie.

Su tripulación consta de un comandante, 2 oficiales, 9 maquinistas, 1 contramaestre, 1 artillero, 1 radiotelegrafista y 12 marineros.

Su radio de acción normal es de 3.000 millas y su velocidad de 14 horarias en superficie y 11 bajo el agua.

R.



Folklore menorquí DE LA PAGESIA

per en FRANCESCH CAMPS Y MERCADAL

(CONTINUACIÓ)

FERRADURES

Am sa *virtut* de sa llevor de falguera, correspon sa de ses ferradures.

Han d'esser usades, i s'han d'haver trobat pel camp o pels camins, perdudes per ses bisties. No fa res si no son senceres: p' el cas, un call val tant com una ferradura.

Sa posen clavades o penjades darrera sa porta d'entrada de ses cases, porque a la casa no hi entrin encantaments, maltevuis, flastomies,...

No fa molt que, a la pagesia, particularment a Alahó i ses Ferreries, s'us era molt comú. I diuen: qui troba una ferradura usada i l'estoja, es sortat. Encare que en tots temps han sigut molts els que diuen:—qui te ferradures penjades a sa porta,... no acaba es ferro.—Es fatalleria moderna: algú creu que ens ve d'Alger.

PEDRETES

An es moment de tocar *Gloria*, es Dissapte de Pasqu, s'apleguen quatre o cinc o mes pedretes de sa grossaria d'un ciuró; si es a la vila s'han de cuir des carrer, i des pati, si sa persona está a un lloc o estancia. Ses pedretes les estójen, posades dins d'una bosseta de roba, millor si es blanca, que la penjen darrera sa porta d'entrada, porque a la casa ni hi entri cap ditsort.

DELS BASSETGERS

Fer un replec de ses deixes de l' avior a la Pagesia menorquina, i no perlar de sa bassetja, (com deien nostres pares, avui casi tothom diu *passetja*), i dels Bassetgers, seria deixar ses manades p' es rostoi, encare que n' haguessin lligades poques.

Perque ho son poquetes ses recordançes que de s' arma genuinament balèàrica resten dins sa memoria popular.

Una barrera servia de blanc per ensenyarse amb es manèig de sa bassetja, i per afinar sa punteria. Es bassatger que, sens errar un tir, contava per orda ses nou barres de sa barrera, o es vuit espais d' entre barra i barra, ja podia entrar dins es gremi.

Sa bassetja era arma de tir molt bona quand no més havia de lluitar amb s' arcabús i sa ballesta. Era de mes alcanç; de *repetició*, comparada am les altres armes, i els projectils (pedres), inacabables.

Sa bassetja, a la pagesia, era una bona eina, per encorralar es bestiar esquiu, (que li deyen *bestiar orat*), quand ses tanques eran tan grans com un sementer.

Avui, si no merèix es nom d' arma, com eina de pagés no te aplicació. Sa bassetja ha acabada sa seva historia.

Jo encara he vist dins es Canal gran de Binigaus, part-devall es Pou de s' Hermita, una paret forta, com una murada, am banquetta ampla de sa part de 'n terra, i guardadany, o barana, de sa part de la mar, que dominava es Recó des Barril, tant peitat de desembarcs de moros. De damunt élla, deu bassetjers resolts feien cara a tot un esquadró de pirates.

I els moros una vegada van sorprendre Binigaus. I a mes de

robar ses coses de valor que puguéren endur-se' n, i bestiar, cativaren sa criada, que trobaren sola a ses cases.

Pero l' amo i missatges i veinats se' n entemeren i 'ls i van pigá darrera a cops de bassetja.

Els moros els hi feren cara amb arcabussus i ballestes; i ballestes, arcabussus i moros anaren de rodolons.

Un dels moros, veient es joc mal envidat, es carregá sa criada a be-coll, i fugí cap a la costa. Per tirar-li, havien de tirar a sa criada.

L' amo la cridá:

—Francina: decanta es cap a l' esquerra!

Ella obehí; i una bassetjada trencá sa closca des moro i rescatá sa criada.

NOTA.—Es poble novell de Mitjorn Gran, es proposá fer-se una esglesia. En sa primera empenta, ses obres duraren de 1771 a 1797. Per arbitrar caudals per pagarles, un des medis era armar casi cada diumenge un joc, o camp de tir, de bassetja *a la rodel·la*: se solia treure per l' obra de quatre a cinc lliures cada diumenje. I avui encare 's recorden els principals bassetgers: els Píris, de Sa Torre d' en Jordi Marc nova; els Barbers, de Binigaus; en Gelabert i en Triay de Deyá; en Salom, de n' Afráig; en Barceló, de Trebelúger; es Sort, d' Alcalafat;...

Quand feu es seu paper sa bassetja fou en es temps que 'ls castellans *de la destraleta* se perpassaven; que amb escusa de fer llenya an es llocs de la costa, robaven oveies, cabres, porcs, sacs de blat i lo que lis venia bé. En Barber de Binigaus, en Joan Píris de sa Torra den Jordi-Marc nova, es Sort d' Alcalafat..., els feren entrar en rahó... a tirs de bassetja.

COVES HABITADES

Sa recordança de ses coves habitades, es encare ben fresca a Menorca.

Llocs que 's diuen *la Cova*,—perque una cova servia de casal an es pagès,—n' hi ha a tots els termes de s' illa.

Fa pocs anys que a *ses Coves* d'Aljandar, (Ferreríes), hi vivia es propietari; després hi visqué un amitjer; avui están abandonades.

A sa cova des *Barranc de la Cova*, des Mitjorn Gran, part de s' antic Barranc d'Albranca, hi viu un hortolá amitjer. Antes s' anomenava *Molí de la Cova*; pero fa uns seixanta anys que an es mulí 'l derrotaren.

An es mateix barranc, an es penyal de sa part d'Albranca, hi ha sa *Cova Simona*, ahont hi visqué molts d' anys una familia, Piris Serra de sa que s' hereu era Simón de nom.

Un poc mes allá en es Pas des Piló, hi ha sa *Cova Olivara*, i, a un tir de bassetja mes avall, sa Cova des Pas des Moro, i ses dues foren habitades.

En temps dels bandetjats els casolans d' aquestes Coves, una nit de lluna clara, veren que uns quants homos, pujats dalt dels abres, els i robaven sa fruita. Els barranquers, per pò de pitjor, abandonaren ses coves i, penyes amunt, pujaren dalt d'Albranca. Des de dalt atalaiaven es saquèig dels seus hortets; i veren que 'ls lladres, feta sa provisió, se posaren a esbrancar y malmetre els abres fruiters.—¡Fins aquí hem arribat!...—van dir; se desféren ses bassetjes, i una ruxada de pedres, com a caigudes del cel, esveiren els desertors que, tot fugint, al passar pes Coster dels Espinals, calaren foc a sa barraca den Riera, que no era dels que 'ls tiraven manco bassetjades. Sa claror des fester hi cridà els bassetjers, i sempre dalt-dalt els penyals, feren ploure mes espessa sa pedragada damunt es malfactors, que fora vessa, i amagantse tant com podien per dins es bosc, prengueren çap a ses montanyes de Na Foradada. D' aleshores en-çá aquell paratge es conegut per *Sa Barraca cremada*. I sembla que 'ls lladres eren els que tant de temps tengueren s' amagatay a sa Cova den Ponset, qu' está an es curucull des Puig mal: eren desertors que se la campaven robant pels camins, a indrets deserts, com es bosc de Binidonis,

costa des Bec... I quand els hi afinaren es cau, els pobres anaven desnús i morts de fam. Dintre de sa Cova den Ponset, que te sa solada en llenegay, no fa molt qu' hi trobaren a un enfony, calderes y ossos d' animals.—Mes envant, n' Olivar, de sa Cova Olivara, feu una caseta a la Figuerenya des Mitjorn Gran, (caseta qu' encara 's diu câ-n Olivá;) pero sa veieta Olivara no volgué dexar sa cova. I allá fins que 's morí, va estar, sense mes companyia que sa moxeta.

Diuen que foren habitades, no 's sab quand ni per qui, ses Coves Trencadas de Son Hermitá, a ses Ferreries: se sab qu' era un hermitá, qui doná nom an aquells rodols.

A ses penyes de Calafi, su-devant sa font de na Juana de Son Merçer, hi ha unes coves, que s' anomenen *Ses Cases veies*: s' hi arressarava es pagés.

A ses coves des Claperá de sa Torre den Jordi Marc (avuy Torre veyá), hi visqueren en Micolau Pelut i en Gelabert. Su-devant, a s' Arravaleta es Guenyos habitaven una caseta de sa que sa Cova formava sa part principal.

Una fiia den Gelabert, solia seure an es patiet, prop de sa barrera des camí, qui anava a Albranca i Son Carabassa, fila qui fila, i, sens dixer sa tasca, s' alçava 'n veure colque vianant, per demanar-li:

—¿Què hi ha de nou?

¡Qué 'n sabria poques de noves, sa joveneta des Claperá!

Un dels Gelaberts es posá malalt; de ses Ferreries li van dur es combregar, i dins sa Cova entregá l' ánima a Deu. Una creu blanca, feta amb una granereta d' emblancar, mostrant encara sa blancor de lliri damunt es ja deslluít emblanquinat general de sa cova, recorda es fet y apar qu' encara resi pes difunt.

Den Micolau Pelut des Claperá, ne fa esment una codolada, tal volta mitj perduda, que conta es viatge d' un pagès, partint de Bini Said, (o passant-hí), que comença:

—Truhol!—¿Què mana?

—Corre de bona gana

a ensellá n' Auxòl,

(bon cap de fabiol!)

am guldrafa d' endiana,

I passaren pes Claperá de sa Torre den Jordi Marc, i digué l' amo:

—Vèis en Micolau Pelut,

qui va de sembrá ciurons;

¿amb aquest temps tant aixut

pensa trobar mollerons?...

Li has reparat es calçons?

Ell els-e du de vellut.

Recordança dels estadans de ses coves des Claperá son uns hortets en els que, plantades per ses seves mans, encare s' hi veuen figueres, parres, escarxoferes...

A sa Cova den Company, dalt es Barranc de Biniquadrellet, hi degué viure en Company, que li doná nom; però no' s sab quand. Lo que' s conta per cert es que la posseí un tal Bagur, que hi tenia un molí, que' s deya axi mateix Molí den Company.

De tot assò, qui mos podria donar ses indicies netes, seria en Camets, des Canal de ses Vinyes, de Biniatzèn. Pero deu fer doscents anys qu' es mort, Deu lo tengui.

En aquell temps, que' s pot dir que a la Pagesia menorquina no hi havia pobles, els balls dels darrer-dies se feien an els llocs. Els dijous i dissabtes, am sa vesprada, era de rigor que, a una banda o a s' altre, n' hi hagués de ball. Els qui havien assistit a un, ja sabien ahont seria es pròxim venidor; i en vespres de fosca, que no fes lluna, també era bò d' afinar es lloc: era costum que' ls balladors o convidats, per anar cap an es ball, es fèssin llum am faies de canyes o d' escarxillons enceses. Un no tenia mes que pujar dalt una talaia o damunt una esquena, y guaitar sa via que feien ses faies.

Idò sí: en Camets un dijous a vespre arribá a câ-seva i, mentres se rentava els peus, demaná es sopá a sa mare, i que li tragués sa roba dels diumenges, perqne havia d'anar an es ball. I éll no sabia ahont el feyen aquella vesprada; i a s' hora que podria surtir de sa vall ahont estava sa caseta, ben segú que ja no 'n veuria de faies enceses... Pero pensava que 's ball era a Son Merçer de baix, i allà s' encaminá: una horeta de camí, qu' ell recorregué amb un promís.

A Son Marçer trobá sa quietut i els cans, que li lladraren ferm, fins que 's despertá un missatge.

—Germá, que cercau?

—Me pensava que 's ball era aquí, anit.

—No, germá, el fan a sa Cova den Company.

En Camets girá de cap en coha, i per ses matexes tresques, —si passá per câ-seva no s' hi aturá,—arribá a sa Cova den Company; hi trobá 's ball ençès, i lo qu' ell desitjava,—va ballar am s' al·lota.

A sa Cova des Rostoet de Binigaus hi visqueren els Massanets, calçiners vinguts de Mallorca. Es darrer fonc en Josep Massanet, l' avi d' en Bep que fins s' altre dia era guarda de Binigafull, que viu a Ciutadella.

A una de ses coves de Son Marcer de baix nasqué el Sr. Llorenç Pons, primer Vicari de Sant Cristofol des Mitjorn Gran, i Rector després, (cap a l' any 1800) de ses Ferreries.

De ses Coves Gardes, Cova des Cadenat, des Moret, den Xoroy... ja n' ham perlat a son iloc corresponent. (Encantaments, Recorts des temps dels Moros, Faules...)

Si verament son futeses lo qu' he contat, pensem que *s' homo de ses coves*, es estat s' homo mes humil de la Pagesia menorquina. Ses nostres coves habitades han sigut cáus, llo-ri-gueres humanes; pero no palaus, ni castells feudals.

En elles, la mare naturalesa, es a dit la Providencia, doná

auberc an els fiis de la Pobrea, an els que' ls hi mancava tot, fins sa taulada d' una casa-meca, o es sostre de rama i càrrig d' una barraca.

Tal volta per assó, lo que d' elles conserva sa recordança popular, es tant frescal, tant tendra, tant nostro.

Pensem-hi; que tal volta nostros rebèsavis nasqueren dins una cova.

Dins una cova-estable nasqué el Fill de Deu...

FESTES MAJORS

A Ciutadella, la fan per Sant Joan Batista, dedicada a dit Sant. Es festa típica, que cap altre poble la fa am tal formulari. Conserva l' antiga representació *per brassos* socials: bras esglesíastic, noble, menestral, pagès. Si 'm permet parlar 'n, es porque es bras pagès hi te sa representació mes nombrosa i activa.

Sa tocada de fabiol, per passetjar es bé, cualcada i acompanyament de caixer a peu, es sempre sa mateixa, i aumon mes, a Menorca, es' toca; i com se veu en sa gráfica musical, consta de tres notes. Es fabiol es fet esprés: fet d' un canó de canya, generalment te 16 centímetres de llarg, i an es cap de baix, a sa distancia d' un través de dit un de s' altre, hi te dos fnrats, quadrats, per fer es punts. Es a dir que 'n te t s de punts: *do* sostengut, *re* i *mi*, graves; i, els matexos, piulats, o d' una octava mes a munt. An a mí sa tonada me doná 's presentiment de còm seria es toc de l' herald de la cavallería feudal, quand un cavaller amic, arribant an es Castell, l' herald, amb es corn de caça, avisava que baxassin es pont llevadiç i 's rendiguès homenatge al noble vesitant o pelegrí. Es fabiol de Sant Joan de Ciutadella es un cornetí d' ordes.

Es genets pagesos fan bon paper an es caragol des Born i de Santa Clara, dissapte de Sant Joan i dia d' aquest Sant, i prínipalment an es caragol des Plà, sort de la sortilla, i *joc de*

carotes, es dia de Sant Joan de-capvespre. En s'asvarament dels cavalls per sa ranou de sa músicy i esvelòt de sa gernació, prest es veu es pageset que te bona ma i bons calçons.

I no' m parl mes, perque seria sortí des solc, des meu solc de la Pagesía.

An els altres pobles, Mahó inclusive, se festa major consistia en cualcada, matines a l'esglesie i ball encantat a sa plassa es dissapta des Patró cap al tart i nit; i en sa diada des Patró, cualcada i missa major, al matí; carreras de cos, a primeres horas des cap-vespre; repartir s'aigo ròs, i ball encantat, cap al tart i durant sa nit.

A Mahó (per la Verge de Gracia), i a Alahó (per Sant Llorenç), fan ses carreres de cos; pero suprimeixen lo damés. I a Mahó també la feien a sa festa de Sant Joan, com a Ciutadella, pero ja no la fan.

An es Mercadal fan Sant Martí es primer, según o tercer diumenge de Juliol; a Fornells, Sant Antoni, es diumenge venidor; an es Mitjorn Gran, Sant Cristòfol, es diumenge qui pervé; a S'Arraval nova Sant Jaume, en sa diada; a Llumessanes, San Cayetano, (7 Agost) es diumenge propé; a Sant Clement, a dit Sant, el diumenge ántes de 24 d'Agost; a Ses Ferreries, Sant Bartomeu, en sa diada (24 d'Agost), a Sant Lluís, a dit Sant es diumenge passat d'es 25 Agost.

Tocades oficials: sa cualcada i aygo-ròs, am fabiol i tambor, conforme van trascrites. (Vegis *Música*).

Es fabiol de la Pagesía, es fet d'un canó de canya, d'un pam i dos través de dit de llarg; el sò es graduat per set forats redons, que fan una octava (de fa a fa) grave, i mes d'una, siulades ses notes. Se dirá fabiol, perque sol estar casi sempre en tò de fa? Es tambor es amenós, perque es mateix músic puguí tocar alhora es tambor i es fabiol.

Sembla que amb aquests instruments músics se tocaven antigament els balls a la Pagesía.

COBERBOS DE SA PO

Molts d'encantaments i totes ses historietes de fantasmes, inclouen, com actor, sa pô.

Aqui no 's tracta de tals historietes ni d'eixa pô...accidental.

En els *Coberbos de sa Pô*, que també podríem anomenar *Sa Pô dets enamorats i dets caçadors*, si no a tots a sa major part, a *sa part clàssica*, sa pô es tot: no hi sol haver fantasmes, sino... pô, i res mes que pô. A lo que semblen mes es a lo que' ls castellans ne diuen *cuentos de Duendes*.

Es a dir que a Menorca tengueren son temps els *Duendes*: a certs indrets encara 'n queden reumes. Pot ser que s'enamorament congríhi sa feredat; pot ser qu'els enamorats d'avuy no siguin tant porugs com abans,... i el caçadors tampoc; pero no mus ne porem fiar massa...

Ne podria contar molts, i de casi tots es termes de s'Illa, de coberbos de sa pô, pero no contaré mes que' ls que sé am tots els detalls; am tots ets *ets* i *uts*.

SA COVA DE SA PO

En aquell temps, una partida de moros o de lladres de la mar saquetjaren a Al-Furí (a la Vall de Ciutadella), i, entre altres coses, robaren una jove. I quand, passats dos dies, els d'Al-Furí, ajudats per sos veinats, pugueren donar caça an els malfactors, ja s'havien fets a la vela,

Res mes s'es sabut dells ni de sa joveneta.

Pero fainaren que havien fet estada a sa Cova de prop del Pilar, per sa fressa que hi deixaren i perque hi sentiren uns gemecs, amb es que conegueren sa veu de sa joveneta.

Cercaren per tot i miraren arreu, i res; pero de tant en quand,—mes suvint de nits,—sentien dins sa Cova es gemegar de sa jove.

De tant de furonarhi i xuroyar, afinaren que qui jamegava, qui sospirava, era sa mateixa penya.

I digué sun pare:

—Tant intens degué esser es patir de sa jove desgraciada qu' eterní ses roques; que les feu plorar.

Axí ho creguéren aleshores.

I avui encara no falta qui ho creu.

De tant en quand se sent una renou, una mena de remó gemegosa. Un ferrerienc me l'acompará a sa que deu fer una cama de riu devall terra.

ES FESTETJANT DE BINIGAFULL

Es jove era de San-Toni Martí; s' al·lota, mus diuen qu' era de Binigafull, altres qu' era de mes allá, passats els Sons Morrells; de Son Salomó o de ses Tres Alcaries, (*ses Trucaries*, com diuen ara).

Assò feia que 'ts enamorats es vésin els diumenges, i encare si es jove no anava a romandre.

—Per què no vens colque vespre entre setmana?...

—Ja ho veus perquè: ¡estèim tant enfora un de s' altre!

—Diré a mu mare que 'ns llevi sa taula d' enmitj, i esterèm propet un de s' altre.

—Vui dí que San-Toni Martí es enfora de Binigafull.

—Ah...! sí: caminant s' hi acosten. ¡Vina!...

Es dimecres a vespre, dejornet, s' enamorat es rentá els peus, sopá i ja es partit cap a festetjá. S' al·lota li havia dit: ¡vina!... i éll no podia contradir.

Arribat an es camí 'n real, trobá una somereta.

—Be;—digué éll,—cualcarèm un tròs.

Aixancá cama; sa somereta pren es demble, i am un promís el dugué an es pati de Binigafull.

Ell demostrá ganes d'acurçá es festeig, porque ¡San-Toni Martí está tant enfora de Binigafull!...

Emperò s'etzís de s'al·lota guanyá an els bons propòsits. —Hauré fet tart,—pensava éll, quand s'hagué despedit.

Pero en es pati trobá sa somereta; s'hi posá damunt, i am quatre camallades, en un nom del Pare i del Fill, el dixá a cà-seva.

I assò 's repetí vespres i vespres: sa somereta no mancava mai; i s'al·lota, porque comprenia es sacrifici de s' enamorat, es fonia en tendreses i muxonies.

Però... s'homo mai está satisfet; amb es temps es jove tengué escrúpuls i pö: de ses muxonies i de sa somereta. I aná a confessar-se 'n.

Es confés li digué que 'n trobá sa somereta, l'hi fes el senyal de la creu.

I cumplí s'encárrec. Pero tant just se senyá i senyá sa somereta, feu un trò i un llamp, que l'enlluerná, de modo que li costá trabàis torná a cà-seua. Caigué malalt des retjiró, i temps i temps aná heli-heli.

Quand ja començava a surtir, un día prengué s'escopeta, i damunt una paret, devant éll, encontrá dues perdíus. Els-hi allarga s'escopeta, i *rec!*

—Mai fa figa s'escopeta meua,—digué es jove.

I torná a tirarlis, i torná a fer figa. Per acabar, darrera fer n'hi quatre o cinc, girá s'esquena a ses perdíus i tirá a una penya, i s'escopeta s'encengué com pertocava.

I es jove torná a sentir sa pö i els escrúpuls de sa somereta, —que no va veurer mai més.

I es confessor li digué que 'ls-hi fes el senyal de la creu a ses perdíus.

Pero aquesta vegada no hi curá res: ses perdíus se li presentaven devant, se senyava i els-e senyava, i s'escopeta feia figa.

Ho contá a un amic, homo entès, amb es que molts s'aconseaven, i li digué aquest:

—Carrega s' escopeta amb un nou de plata.

I un dia, anant cap a câ s' al'lota, se li presenten ses dues perdius, devant, damunt una paret.

Duia s' escopeta carregada, els hi tirá, i *rec!*

Buydá s' escopeta, que 's va encendre, apuntant a una altre banda, i la carregá amb un nou de plata.

A sú-allá, damunt sa paret, estaven ses dues perdius. Amb sa nova cárrega no poria tirar mes que a una i apuntá a sa mes grossa.

Es tir sortí i ses perdius caigueren d' allá sa paret. Es cercarles fou enlaire, no 'n trobá ni rastre.

Arribá a câ s' al'lota, i aquesta li digué que sa mare, per mor d' una greu caiguda, estava an es llit, molt malalta: tenia una cuixa trossetjada.

A sa jove com si li haguessin fuites ses muxonies.

Es jove de San-Toni Martí, mentres se 'n anava, els hi feu tres creus.

I com es tan enfora Binigafull... encara hi ha de tornar.

EN SIMONET

L' amo 'n Simonet de Son Pons, festetjava na Juana de Binigaus.

A Son Pons hi havia una mula blanca, sa mes fantasiosa des terme. Després d' haver llaurat tot lo sant día, els vespres la lligaven an es molí, i mentres sopaven i resaven el rosari, (Deu no 'ls hi tengui en vanagloria), a hora d' anar an es llit, sa mula havia mòlt mes de mitja quartera.

Per anar a festetjar, per serhi mes prest, un vespre en Simonet s' axencá dalt sa mula.

I al mateix temps se posá a ses anques un bulto, un cos, que no era cos ni bulto, porque si en Simonet se girava darrera no vey a ningú; però vey a sa mula blanca duya molt de viatge, que tant just, élla tant forta i aspriva, podia fer upa, i cada pel li feya sa seva gota. Vol dir qu' en Simonet, per serhi mes prest, empassolá mitja vel'lada pes camí.

I assò un vespre, i un altre...

I an en Simón li agafá pò i, per curarsela, resolgué casarse quand ántes.

Ja casats, es nuvis s' establiren a Sant Augustí.

I sa pò els hi pigá darrera.

Quand manco ho esperaven, sentien a s' entrada de sa porxada una veueta riallera que' ls escometía:

—Bon día!... Com va la vida?... —

Miraven per tot, surtíen an es pati, i no veyen a ningú.

I assò sucsehí principalment en dies senyalats, a hores de ganbauça, mentres dinaven.

L' hamo i sa madona, no podent durla mes a sa pò, anaren a consultar es cas amb un adobant, aquest els hi feu posar un realet de plata dins uns carbassot, i que 'l dixáassin devall sa porxada, dientlis lo que havien de respondre an ne sentir s' escomesa riallera.

I cert que 's primer diumenge, quand se posaven a taula per dinar, sentiren en es portal de sa porxada, en tò de nyefa, s' escomesa de sa pò:

—Bon dia!... Còm va la vida?

—Bon dia, que Deu mos dó. Entrau i dinarèu am noltros; i siguèu ben arribats.

De cop, es carbassot se posá a pigar per ses parets, i d' una banda i de s' altre, i com si arruxás gent cap an es pati, fins que 's va fer benes.

I mai mes sentiren es *Bon dia*, s' escomesa riallera; i sa pò va estar acabada.

SA SOMERETA BLANCA

Un jove ciutadellenc trabayava a Mahó, i tenia s' hostatje a S' Arraval nova.

Els vespres, acabat es jornal, prenia sa trossereta. i cap allá s' ha dit.

—Mira ves-hi alerta!—li digueren es companys de feina;—per anarte 'n, no esperis sa fosca; perque en ne passá per davant sa cova de dalt Calafiguera no 't surti sa pò; sa somereta blanca.

I li contaren q' un jove mahonés que festetjava a S' Arraval nova, els vespres anant a câ s' al'lota, axi que arribava an es dret d' aquella Cova, li sortia una somereta blanca. Els primers vespres no 'n feu cas; però tant de ferli ballumes devant ets uis, arribá a no tenir altre pensament, de nits i de dia, mes que sa dimescli de somereta blanca. Prová d' arruxarla, i sa somereta no 'n feu cas; maldá a ferli pò, i sa pò l' agafá a éll.

Cercá es remei, i posá en obra es que li doná un adobant, o curandero de bruixes. A un garrot hi aclavá un dobleret de creu. I axi que li sortí, tota fresqueta, sa somereta blanca, li entimá garrotada; la ferí a una cama de darrera i sa bistietta desaparagué, com si s' hagués fusa.

Arribá a câ s' al'lota i va sebre que sa mare d' élla estava an es Ilit, amb una cama consentida.

Assò va fer que sa pò s' estengués mes i mes. Passant per davant sa cova de dalt Calafiguera, a hores desdigudes, tothom creia veure sa dianya de somereta blanca.

I encara que a sa cova li han paredada sa boca, sembla que sa pò no está esvehida del tot. No hi falten els que tèmen que per entre ses juntes des paredat, no 'ls surti sa somereta blanca.

(Continuará).



Observatorio meteorológico de Mahón. = Latitud geográfica 39° 53' - Longitud al E. de Madrid 7° 57' - Altitud, en metros, 43

Resumen correspondiente al mes de mayo de 1920

Décadas	BARÓMETRO, EN mm y a 0°						TERMÓMETROS CENTÍGRADOS						PSICRÓMETRO			
	Altura media	Oscilación media	Altura máxima	Fecha	Altura mínima	Fecha	Temperatura media	Oscilación media	Temperatura máxima	Fecha	Temperatura mínima	Fecha	Oscilación extrema	Humedad rel. media	Tensión media en milímetros	
1. ^a	762.7	0.4	770.2	5	757.6	2	12.6	17.5	8.6	28.1	9	10.6	6	17.5	58	—
2. ^a	757.2	0.6	760.9	12	752.1	16	8.8	19.7	5.8	26.9	17	18.2	14	8.7	70	—
3. ^a	759.7	0.5	762.4	31	756.4	24	6.0	20.5	6.3	28.0	28	14.9	23	13.1	68	—
Mes	759.9	0.5	770.2	5	752.1	16	18.1	19.3	6.8	28.1	9	10.6	6	17.5	66	—

Décadas	ANEMÓMETRO						DIAS DE						Evaporación media en milímetros									
	DIRECCIÓN DEL VIENTO		FUERZA APROXIMADA				Despejados		Nubosos		Cubiertos		Lluvia	Niebla	Rocio	Escarcha	Nieve	Granizo	Tempestad	Lluvia total, en milímetros	Lluvia máxima en un día	
				Calma	Brisa	Viento	Viento fuerte															
N.	NE.	E.	SE.	S.	SO.	O.	NO.															
3	1	2	1	1	1	1	1	2	8	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. ^a	3	1	2	1	1	1	1	2	8	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. ^a	2	1	4	2	1	1	1	3	10	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. ^a	2	4	2	1	1	1	1	3	6	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Mes	7	6	8	4	3	1	2	8	24	5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Mauricio Hernández Ponseti.